
Chateaudon (Jean-Luc), Routes et chemins du Haut-Rhin à l'heure de l'industrialisation (1800-1870)

Jérôme Do Bentzinger Éditeur, 258 p., 2007

Claude Muller



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/alsace/573>

ISSN : 2260-2941

Éditeur

Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie d'Alsace

Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2008

Pagination : 448

ISSN : 0181-0448

Référence électronique

Claude Muller, « Chateaudon (Jean-Luc), Routes et chemins du Haut-Rhin à l'heure de l'industrialisation (1800-1870) », *Revue d'Alsace* [En ligne], 134 | 2008, mis en ligne le 01 janvier 2012, consulté le 05 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/alsace/573>

CHATEAUDON (Jean-Luc), *Routes et chemins du Haut-Rhin à l'heure de l'industrialisation (1800-1870)*, Jérôme Do Bentzinger Éditeur, 2007, 258 p.

« Née de la nécessité des échanges entre les humains, la route est l'expression la plus ancienne et la plus claire de la vie de relations. » C'est par la jolie formule de Henri Cavaillès que Jean-Luc Chateaudon (voir *Revue d'Alsace*, 2006, p. 497) débute fort opportunément son propos. L'apport principal de l'ouvrage consiste dans la chronologie fixée. De 1800 à 1815, *grosso modo* le temps de Napoléon I^{er}, l'urgence l'emporte. Les finances exsangues ne permettent que d'éphémères rafistolages du réseau routier, support premier du déplacement des troupes. La période suivante, de 1815 à 1836, plus pacifique, s'écarte des préoccupations militaires. Les besoins industriels engendrent un développement des routes au détriment des chemins ruraux. Entre 1836 et 1870, le mouvement s'intensifie. Le réseau arrive à maturité vers 1840, soit 2500 kilomètres de routes.

Un deuxième aspect intéressant de l'étude réside dans les « à-côtés », sans jeu de mots, de la route : pavée ou empierrée, bordée d'arbres – ce qui pose un épineux problème à Dessenheim en 1838 – ou de fossés, munie de poteaux indicateurs en fonte ou de trottoirs en ville, bien entretenue dans la Porte de Bourgogne ou impraticable dans les endroits reculés, enneigée au Ballon d'Alsace... Chemin faisant, quelques détails amusants apparaissent. À Husseren-les-Châteaux, en 1837, les villageois utilisent des souches pour freiner leurs véhicules dans la vertigineuse descente. Ailleurs les paysans comblent les fossés du bord pour pouvoir entrer dans leur parcelle, alors que l'administration s'était évertuée à les faire creuser ! En hiver, l'usage des traîneaux met à mal le réseau. Que penser du chemin de croix que constitue la départementale de Ferrette à Lucelle, où « l'absence désespérée de trafic », malgré les forges, s'explique par le cul-de-sac de la frontière suisse ?

Reste pour finir des images suggestives de gens entretenant les ouvrages : le commissaire-voyer Gouget qui se recommande à la « bienveillance » de l'administration pour obtenir un secours, les auxiliaires et les cantonniers, les habitants obligés aux prestations en nature, les ateliers de charité, les indigents occupés à casser des cailloux. Tout un monde multiforme au service des routes, ressuscité par l'auteur.

Claude Muller

BARRAL (Pierre). *Léon Gambetta. Tribun et stratège de la République (1838-1882)*. Éd Privat. Toulouse 2008. 314 p.

Voilà qui était une bonne idée que de confier une biographie synthétique de Gambetta à un des meilleurs connaisseurs de l'histoire de l'histoire de la vie politique française. Qui plus est à un des spécialistes de la vie politique de l'Est, et tout particulièrement de la Lorraine. L'on parcourt les lignes aisées qui évoquent la vie et la carrière du fils de Cahors, entré au barreau à Paris, puis dans la vie politique, comme député de Belleville, ayant signé le programme de son comité électoral « Léon Gambetta, candidat radical ». Voilà lancées un programme et le